

Der Hausfreund
Unterhaltungs-Beilage zur Deutschen Rundschau

Nr. 224. Bromberg, den 4. November 1927.

Blitz.

Der Roman eines Wolfshundes.

Von H. G. Evarts.

(11. Fortsetzung.

Eine Stunde später machte Moran bei der Hütte halt, wusch die kleinen roten Beeren in der eiskalten Quelle und tat sie in eine Zinnschüssel. Eine Büchse Rahm, den Hauptschatz seiner geheimen Vorratskammer, steckte er in die Tasche und ging zu dem Felsenvorsprung hinauf. Auf halbem Wege traf er Blitz, von dessen Maul ein kleines gestreiftes Tier herabbaumelte. Auch er brachte seine Beute herbei und legte sie dem Mädchen würdevoll zu Füßen.

„Blitz, mein alter Liebling", lachte sie. „Du bist ganz wie ein Mann. Mit deinen Leckerbissen aus den Bergen willst du um mich werben und machst mir den Hof, ebenso wie ein Mann, der seiner Angebeteten Näschereien, Schokolade und Wein bringt! Es ist dein männlicher Trieb, das Liebchen zu füttern, nicht wahr?"

Sie blickte auf — Moran stand vor ihr. Auch er war mit Näschereien gekommen. Einen kurzen Augenblick wich sie verlegen seinem Blicke aus und sah hinaus über die Berge. Gern hätte sie gewußt, ob er ihre Worte gehört hatte. Dann blickte sie ihm voll ins Gesicht und streckte ihre Hände aus.

„Oh, was bringen Sie da?" rief sie. „Ich lechze nach irgend etwas Frischem!" Langsam, genießerisch begann sie zu schmausen und bei jedem Bissen dankte sie ihm. Moran hatte ihre Worte gehört! Der Ton, den Blitz schon lange in seines Herrn Stimme gemerkt hatte, verbarg sich nicht mehr. In jedem Wort, das er sprach, offenbarte er sich, auch das Mädchen konnte ihn hören und sie wußte, was es zu bedeuten hätte. Ein Schauer überlief sie, und ebenso wie sie nach den köstlichen Beeren verlangt hatte, ebenso lechzte sie nun nach vollem Ausdruck seines hervorbrechenden Gefühls, ja, tausendmal stärker — und doch wußte sie, daß dieses Sehnen nie Erfüllung hoffen durfte.

Sie sprachen nur wenig. Die Dämmerung senkte sich herab und hüllte sie ein. Abendnebel trieben über die Hügel hin, verdüsterten sich zu purpurnem Rot und schon lagen die Täler in tiefem Dunkel unter ihnen, während die fernen, schneeglitzernden Bergesspitzen noch im Sonnenlicht erstrahlten. Des Mädchens Gemüt war traurig und umschattet, Morans Herz aber sonnig wie die funkelnden Bergesspitzen. Endlich war ringsum Nacht und nur auf dem höchsten, schneeschimmernden Gipfel der Sunlight Peaks lag einsamer Glanz.

Moran nahm das Mädchen in seine Arme. Sie ruhte dort, eine lange, lange Minute hielt sie ihn umklammert. Als der letzte Schimmer in der Ferne verblaßt war, entwand sie sich seiner Umarmung.

„Vielleicht war es unrecht von mir," flüsterte sie, „aber ich bin nur ein Mensch. Recht oder unrecht — ich mußte diese einzige Minute mit dir haben. Eine große und unaussprechliche Sünde lastet auf mir, die ärgste, die ein Mädchen begehen kann."

Moran wollte sprechen, aber sie schüttelte den Kopf.

„Eines Tages vielleicht werde ich dir alles sagen — bald, noch bevor du weggehst. Du hast ein so tiefes Verständnis für Tiere, du bist so nachsichtig gegen ihre Fehler, du wirst vielleicht auch für mich Verzeihung finden."

„Was immer du auch begangen haben magst, ich will nicht darnach fragen," sagte Moran. „Ich will es nicht wissen, es ist geschehen und damit vorbei. Du gehörst mir und bist mein durch das Gesetz der Natur. Und mich verlangt nach dir — jetzt!"

„Nicht jetzt!" erwiderte sie. „Eines Tages — vielleicht. Ich kann nicht sprechen — nur hoffen. Und wenn diese Zeit kommt, dann werde ich dich rufen. Damit laß es genug sein!"

„Für jetzt," stimmte er zu. „Aber nicht für lange mehr. Wir gehören zueinander, das ist nicht zu ändern. Nichts, gar nichts kann es auf Erden geben, das uns noch lange trennen könnte. Ein inneres Gebot hat uns zusammengeführt, das zwingendste Gesetz — die Natur. Alles Menschenwerk, das sich zwischen uns stellen will, werde ich vernichten."

Er riß sie an sich und küßte sie, daß ihr die Sinne schwanden vor süßem Weh. Und rollend erhob sich eben der Loboruf aus der Tiefe des Tales, brauste über sie hinweg und brach sich an den Felsenwänden, wild, machtvoll, triumphierend!

Moran ließ Betty frei und trat einen Schritt zurück.

„Ich will's nicht wieder tun, doch nun weißt du, daß du mein bist. Hörst du den Ruf? Nie noch habe ich eine Gefährtin gehabt, ich habe lange Jahre gewartet, bis die Rechte kam. Du hast mir deine Liebe geschenkt, mehr braucht es nicht. Zu lange habe ich einsam in der Wildnis gelebt und vielleicht habe ich etwas von ihrer Lebensphilosophie angenommen. Ich will diese Liebe festhalten, die du mir geschenkt hast, und gibt es kein anderes Mittel, dich festzuhalten, so werde ich dich verteidigen, wie es Blitz täte, der eben gerufen hat. Gegen alle Welt will ich um dich kämpfen, ebenso entschlossen wie ein Raubtier um sein Weibchen."

*

Vierzehntes Kapitel.

Es gibt kaum ein Tier, das von der Natur nicht mit ganz besonderen Eigenschaften oder Fähigkeiten ausgestattet wäre, durch die es sich für den Kenner scharf von jedem anderen unterscheidet. Besonders kennzeichnend ist da die oft recht eigentümliche Art, in der das Tier sich und seine Jungen vor jeglicher Gefahr zu schützen weiß. Moran und nicht minder Blitz hatten in dieser Richtung mancherlei gelernt und gerne plauderte Moran mit Betty über die wunderlichen Rätsel, die die Natur dem ernsten Forscher zu lösen gibt.

Das Mädchen saß auf seinem Lieblingsplatz, dem Felsenvorsprung über der Schlucht, und sann über die Ereignisse der vergangenen Nacht. Von Zeit zu Zeit nahm sie Morans Glas und suchte die Gegend nach Wild ab. Durch all die merkwürdigen Dinge, die sie aus Morans Munde gehört hatte, war ihr Interesse an der Tierwelt lebhafter geworden. Sie war eine gelehrige Schülerin, und viele Kleinigkeiten, vorher bedeutungslos für sie, sah sie nun in neuem interessanten Lichte.

Ein Rudel Elchkühe graste friedlich in einer Waldlichtung. Betty wunderte sich nicht, daß bei den zahlreichen Kühen kein einziges Kalb zu sehen war. Wußte sie doch, daß die Kälber stets ruhig hinten im schützenden Dickicht lagen. Es war das auch eine der merkwürdigen Geschichten, die sie von Moran erfahren hatte.

Ein Elchkalb gibt nämlich keine Witterung von sich, und der Coyote, der unter allen Tieren der Wildnis den schärfsten Geruchsinn hat, wird in einer Entfernung von

wenigen Fuß an einem neugeborenen Kalb vorbeilaufen, ohne etwas zu merken. Dabei muß man wissen, daß der Coyote eine Maus auf hundert Yard zu wittern vermag.

Wenn das Bergschaf über die Almen oberhalb der Baumgrenze wandert, so hebt sich das blendendweiße Vlies der Lämmer scharf von den satten Grün ihrer Weideplätze ab. Überläßt das Mutterschaf die Jungen sich selbst, so haben sie es bereits gelernt, sich dem Terrain anzupassen und sich nur in dem weißen Felsengeröll zur Ruhe niederzulassen, wo nicht einmal das durchbohrende Auge des Adlers sie zu erspähen vermag.

In ähnlicher Weise schützt sich das Kalb des Schwarzschwanzbockes durch seinen gefleckten Rock, der im Sonnengesprenkel unter dem Blättergewirr des Waldes fast verschwindet. Die Böcke wandern hauptsächlich während der Jahreszeit, die bei den Weißen „Indianischer Sommer" heißt und von den Indianern selbst treffend als die Zeit des „kurzen blauen Mondes" bezeichnet wird. Ein bläulicher Dunst liegt in diesen Tagen über allen Hügeln, der Salbei auf den offenen Hängen färbt sich blaugrau und passend fügt sich das blauschimmernde Herbstkleid des Bockes in diese Farbentöne.

Bei jedem Tier hat irgendein Sinn die Oberhand und auf diesen einen „Übersinn" verläßt es sich in erster Linie.

Die Antilope der weiten offenen Ebene hat Geruch und Gehör, die nicht über das normale Maß hinaus entwickelt sind, dafür aber wunderbare, allsehende Augen. Ihr Rücken trägt weiße, borstige Haare, die sich sofort aufrichten, wenn sie Gefahr wittert. Auf diesen weißen Flecken funkelt die Sonne und in wenigen Augenblicken wird durch das ungewöhnliche Signal, das von Rudel zu Rudel blitzt, auf Dutzende Meilen in der Runde jede Antilope gewarnt.

Der Bär lebt meist in dem niederen Gehölz düsterer Bergschluchten und ist so kurzsichtig, daß er einen Menschen, der ruhig dasteht, schwerlich von einem Baumstumpf unterscheiden könnte. Auch das Gehör kann ihn im Stiche lassen, aber auf seinen Geruchsinn kann er sich ruhig verlassen, der sofort auf jede noch so schwache Reizung antwortet.

Droben oberhalb der Baumgrenze auf den schwindelnd hohen Gipfeln lagert das Bergschaf, überschaut die Gegend mit seinen weitblickenden Augen und spottet aller Versuche seiner Verfolger, sich unbemerkt anzuschleichen. Der Geruch scheint bei ihm keine große Rolle zu spielen und mit dem Gehör ist es vollends schlecht bestellt. Man behauptet, daß das ständige Getöse der Steinlawinen sein Ohr völlig abgestumpft hat, andere wieder wollen wissen, daß die wütenden Angriffe mit den Hörnern in den hitzigen Kämpfen der Werbezeit fast jedem Widder das Trommelfell zerreißen und ihn taub machen. Beides mag richtig sein, und in der Tat ist das Gehör des Mutterschafes schärfer als das des Widders.

Blitz, der neben dem Mädchen lag, hob plötzlich den Kopf und blickte aufmerksam nach einer Waldlichtung, aus der Moran auf sie zukam. Er ließ sich bei Betty nieder und stumm saßen sie lange Zeit beisammen. Beide fühlten, wie ihre Herzen einander entgegenschlugen, doch keiner wagte das Schweigen zu brechen.

Lange hatte Moran über die dukle Ursache ihrer Verstörung nachgegrübelt, über den geheimen Kummer, der daran schuld war, daß sie sich ihm so hartnäckig versagte. Er ahnte, daß alles irgendwie mit der grauen, moosbedeckten Hütte zusammenhing, die vor vielen Jahren heimlich erbaut worden war. Irgend etwas Drohendes war aus der Vergangenheit aufgestiegen, hatte seine Knochenhand um ihr Herz gelegt, sie aus ihrem friedlichen Winkel herausgerissen und hinausgehetzt in ein ungewohntes Leben voller Gefahren und Schrecknisse, denen ihre Kräfte nicht gewachsen waren.

Kinney mußte des Rätsels Lösung kennen. Er war ein alter Mann, hatte ein langes abenteuerliches Leben in den Bergen hinter sich und mußte daher imstande sein, das Geheimnis zu entwirren, das über dieser Hütte lag. Er dachte an die alten Geschichten, die davon erzählten, daß Kinney vor vielen Jahren ein richtiges Räuberleben geführt und sich später, als Gesetz und Ordnung im Westen allmählich ihren Einzug hielten und das Treiben solch zweifelhafter Existenzen mit Mißtrauen beobachtet wurde, fern von aller Öffentlichkeit ganz dem schweren Leben in den Bergen gewidmet hatte.

Blitz erhob sich, streckte sich gähnend und trottete die Schlucht hinab.

„Blitz macht einen Jagdausflug", sagte Moran. „Für die nächsten ein, zwei Stunden ist er wieder Wolf."

„Ist es denkbar, daß er je ganz Wolf wird und nicht mehr wiederkehrt?" fragte Betty.

„Nur dann, wenn er uns verliert", antwortete Moran. „Außer uns beiden gibt es keinen Menschen, der Einfluß auf ihn hat. Es ist gewiß nicht ausgeschlossen, daß er uns für kurze Zeit verläßt, besonders zur Zeit der Paarung. Übrigens ist es schwer, etwas vorauszusagen."

Betty stellte ihr Glas ein, um Blitz zu suchen. In einer Waldblöße sah sie etwas schimmern wie einen Teich. Eine Kolonie von Bibern hatte einen Bach eingedämmt, der aus den Ufern trat und ein Dickicht von Weiden und Birken überschwemmte. Sie sah, wie das Wasser sich kräuselte, als eines der Tiere sich durch den Teich bewegte, und konnte beobachten, wie es auf den Damm hinaufkroch. Ein Stachelschwein watschelte über eine offene Wiese. Da kam Blitz in das Gesichtsfeld ihres Glases. Geduckt kam er über eine Wiese gekrochen, den Bauch knapp am Boden. Plötzlich machte er einen weiten Sprung, worauf er mit seinen Klauen wie toll den Rasen bearbeitete.

„Schau doch! Siehst du ihn?" fragte das Mädchen. „Was in aller Welt treibt er dort?"

„Er will einen ‚Pflock' für dich fangen", sagte Moran.

„Pflock?" fragte sie. „Was ist das?"

„Das sind die schlanken, kleinen Erdeichhörnchen", erklärte Moran. „Sie balancieren auf ihren Hinterbeinchen und können regungslos dastehen, so daß sie fast aussehen wie ein Pfahl von einem Zoll Dicke und sechs Zoll Länge. Sie sind schwer von den Pflöcken zu unterscheiden, die man in den Boden treibt, um nachts die Pferde daran festzubinden. Ein Neuling wird sich von diesen possierlichen Tierchen sehr oft foppen lassen. Frohgemut spaziert er auf diese vermeintlichen Pflöcke los, um sie dann plötzlich drei, vier Schritte vor sich spurlos verschwinden zu sehen. Daher stammt ihr Name."

„Du weißt so viele wunderliche Geschichten, daß ich aus dem Staunen nicht herauskomme", rief das Mädchen aus.

„Ja, die Natur birgt Merkwürdigkeiten, hinter denen alle menschliche Phantasie zurückbleibt", erwiderte Moran.

Blitz kam ohne Beute zurück. Diese kleinen Eichhörnchen sind schwierig zu fangen. Sie haben eine aufreizende Art, gerade im letzten Augenblick in ihren Löchern zu verschwinden und von dort aus ein schnatterndes Schelten über den enttäuschten Verfolger zu erheben.

Blitz spreizte und streckte sich zufrieden, um dann neben den beiden ein wenig zu dösen. Doch auch im Schlummer waren seine Sinne lebendig. Das Plaudern seiner Freunde störte ihn nicht. Jetzt ward von einem Baum herab das zungenfertige Geschnatter eines roten Eichhörnchens hörbar. Sofort flackerte sein Auge auf, einen Augenblick lang. Unter mißtönendem Kreischen zog ein Habicht seine Kreise über der Schlucht. Blitz antwortete mit einem Zucken seines Ohres. Plötzlich sprang er auf, starr emporgerichtet stand er am Rand der Schlucht, sein Haar sträubte sich und ein dumpfes Knurren drang aus seiner Kehle.

Aus weiter Ferne war der schwache Knall einer Flinte an sein Ohr gedrungen. Das bedeutete Anwesenheit von Menschen. Seine Gedanken flogen zurück zu jenen Leuten, die sich vor einiger Zeit am Two Ocean-Paß herumgetrieben hatten, einmal sogar ganz in der Nähe erschienen waren und den Überfall auf das Mädchen verübt hatten.

„Wer das nur gewesen sein mag", sagte Moran. „Wahrscheinlich ein Jäger. Kinney kann es nicht sein, es werden noch etliche Tage verstreichen, ehe er mit seinen Pferden in die Höhe des Rampart-Passes gelangt. Auch kam der Schall von tief unten, und Kinney müßte fast in gleicher Höhe mit uns sein Lager haben. Vielelicht ist es Harmon, den ich aus dieser Richtung erwarte. Morgen will ich hinabsteigen und nachsehen."

„Du sollst nicht fortgehen", sagte Betty. „Was kümmern uns die Leute da unten?"

Sie hatte ihm nie von jenen Männern erzählt, denen sie eines Nachts geradewegs in die Arme gelaufen war und die ihr übel mitgespielt hätten, wenn Blitz nicht an ihrer Seite gewesen wäre. Sie hatte befürchtet, Moran würde sie, wenn er von diesem Abenteuer erführe, sogleich aus dieser gefährlichen Gegend wegschaffen. Mit Bangen hatte sie daran denken müssen, was sie dann dort draußen zu erwarten hätte. Sie war fest entschlossen, in den Bergen zu bleiben. Ihre Verfolger glaubte sie schon hunderte Meilen weit und jetzt bewies ihr dieser Schuß, daß sie die Gegend noch immer nicht verlassen hatten. Sie mußte auf jeden Fall verhindern, daß Moran mit diesen Leuten zusammenstieß.

„Erspare dir die Mühe", setzte sie ihm zu. „Es wird sich bestimmt herausstellen, daß es irgendein Fremder ist, weder Harmon noch Kinney."

„Das würde nichts ausmachen", sagte er. „Wer immer es auch ist, er wird sich nicht weigern, mir mit Lebensmitteln auszuhelfen. Ein bißchen Abwechslung in der Kost ist uns sehr vonnöten."

„Moran!" sagte sie schließlich, „ich habe guten Grund anzunehmen, daß der Schuß von jemandem herrührt, dem du nicht begegnen darfst. Komm zur Hütte zurück, ich will dir alles erzählen."

Blitz ging nicht mit hinab, er blieb am Rande der Schlucht und suchte angestrengt nach irgendeinem Anzeichen desjenigen, der den Schuß abgefeuert hatte.

(Fortsetzung folgt.)

Ich „springe“ ums Leben.

Von Charles A. Lindbergh.

(Nachdruck auch auszugsweise verboten!)

Amerika hat soeben seine Buchsensation erlebt: Die Selbstbiographie des jungen sympathischen Ozeanfliegers Charles A. Lindbergh „Wir zwei“ wird den Buchhändlern aus den Händen gerissen. Die deutsche Ausgabe erscheint in diesen Tagen im Verlage F. A. Brockhaus-Leipzig. Der junge Flieger, der über Nacht zum gefeiertsten Mann der Welt wurde, erzählt in frischer Darstellung mit größter Bescheidenheit seinen Werdegang und die Geschichte seines ersten Fluges über den Ozean. Wie er mit zäher Beharrlichkeit sein Ziel verfolgt und sich auf seinen Beruf vorbereitet, das hebt diesen Bericht weit über die Sportsensation hinaus und wird ihn zu einem gesuchten Buch unserer Jugend machen, die sich dieses zielbewußte Arbeitsleben zum Vorbild nehmen kann. — Der Freundlichkeit des Verlages F. A. Brockhaus verdanken wir die Erlaubnis, einige interessante Abschnitte des Berichtes schon heute zu veröffentlichen.
Die Schriftleitung.

Mit dem 1. April war die Einrichtung unserer Luftpostlinie durchgeführt, und etwa eine Woche vor der Eröffnung flogen wir mit zwei Maschinen die Strecke ab, um die letzten notwendigen Vorbereitungen zu treffen.

Am 15. April um 5 Uhr 50 Minuten morgens stieg ich von dem Luftposthafen Chicagos, Maywood, zum ersten Flug nach Süden auf, und am Nachmittag starteten zwei Maschinen mit der ersten Flugpost von St. Louis, Springfield und Peoria nach Norden.

Während der Sommermonate flogen wir den größten Teil der Strecke bei Tageslicht; aber je näher der Winter rückte, um so länger wurden die Flüge im Finstern, bis die Dunkelheit uns schließlich bereits wenige Minuten nach dem Start in St. Louis überfiel.

Mit den Nachtflügen und dem schlechten Wetter begannen auch die Schwierigkeiten. Die Flugstrecke war anfangs nicht beleuchtet, und die Zwischenlandungshäfen waren klein und oft in dürftiger Verfassung. Unsere Wetterberichte waren unzuverlässig, und wir machten es uns schließlich zur Regel, mit dem Postflugzeug zu starten, falls die örtlichen Wetterverhältnisse es gestatteten. Wir flogen dann soweit wir kamen; sobald die Sicht zu schlecht wurde, landeten wir und übergaben die Post der Eisenbahn zur Weiterbeförderung.

Das Schlimmste für uns Piloten war der Flug vom Zwielicht in völlige Dunkelheit. Es war nicht schwer, bei Tageslicht 30 Meter unter einer Wolkenwand dahinzufliegen, aber in der Nacht war das ganz anders. Wurde das Wetter während der Dunkelheit schlechter, dann bestand ja nicht die Möglichkeit, beizudrehen und wieder ins Helle zu kommen.

Trotz all dieser Schwierigkeiten klappte der Postdienst mit überraschender Regelmäßigkeit. Während der ersten fünf Betriebsmonate gelang die Herstellung der Verbindung in 98 Prozent unserer Flüge.

Es gibt nur zwei Verspätungsgründe für die Luftpost: Nebel und Hagel. Wenn der Nebel schwach oder örtlich begrenzt ist und die Schloßen nicht zu stark, fliegen die Maschinen ruhig weiter. Aber wenn der Boden unsichtbar wird und Nebel die Flughäfen deckt, oder wenn die Graupeln auf den Tragflächen und an den Kabeln zu einer dicken Eisschicht gefrieren, kann das Flugzeug nicht weiterfliegen. In solchen Fällen wird die Post mit der Eisenbahn weitergeschickt und erreicht dann meist den Bestimmungsort mindestens so früh, als wenn sie gleich durch die Bahn befördert worden wäre.

Fast täglich fliegen in irgendeiner Gegend der Vereinigten Staaten Postpiloten durch Nebel, Sturm und Regen und bringen trotzdem ihre Flugzeuge in der fahrplanmäßigen Zeit an den Bestimmungsort. Das Postflugzeug hat selten Verspätung, und dann nur durch unüberwindliche Witterungsverhältnisse. In Zukunft werden diese Verzögerungen noch seltener vorkommen, denn die Funknavigation und die Instrumente für das Fliegen im Finstern werden ständig verbessert, bis es den Piloten möglich sein wird, ihren Flugplan unter den schwersten Bedingungen und in verhältnismäßiger Sicherheit für das Flugzeug einzuhalten.

Ein anderes Hindernis bedeutet zu gewissen Zeiten im Jahr die Bildung von Eis. Dieses versucht sich auf allen Teilen des Flugzeugs anzusetzen, besonders aber auf den Kabeln, dem Propeller und an der vorderen Kante der Tragflächen. Wenn es sich im Nebel oder bei leichtem Regen allmählich bildet, kann das Flugzeug seinen Weg noch einige Zeit fortsetzen. Überfällt aber den Flieger unterwegs ein heftiger Hagelschauer, dann kann sich das Eis so schnell festsetzen, daß das Flugzeug nach kaum fünf Minuten so schwer belastet wird, daß der Flieger selbst mit Vollgas seine Höhe nicht länger einhalten kann.

Dabei spielt das Gewicht des Eises eine geringere Rolle als die Leistungsminderung der Tragflächen infolge des durch die Eiskruste an der Vorderkante bedingten größeren Luftwiderstandes.

Noch wichtiger ist die Verminderung der Geschwindigkeit durch die Eisbildung auf dem Propeller. Die Eisschicht auf den Flügeln wird mit jeder Sekunde dicker, bis durch die Zentrifugalkraft die Kruste auf einer Seite gelöst und abgeschleudert wird. Sobald das geschieht, beginnt das Flugzeug heftig zu schwanken, und zwar so lange, bis auch der andere Flügel die Kruste abgeschleudert hat.

Eine andere Gefahr, der der Postpilot beim Nachtflug in schlechtem Wetter und bei schwacher Sicht ausgesetzt ist, besteht darin, daß er infolge einer tieferliegenden Nebelschicht plötzlich jede Spur vom Boden verliert. War er bereits sehr tief über dem Boden geflogen, so ist es nicht ratsam, noch tiefer zu gehen, und oft besteht dann der einzige Ausweg darin, durch den Nebel hindurch höher zu steigen und ein Loch zu suchen, durch das er zu einer Landung ansetzen kann.

Daß mich während der Dunkelheit Nebel überraschte, war auch die Ursache meiner beiden Fallschirmabsprünge ums Leben. Ich lasse der Einfachheit halber meine dienstlichen Berichte darüber hier folgen:

„Ich startete am 16. September 1926, 4 Uhr 25 Minuten nachmittags, vom Flugplatz Lambert (St. Louis) und erreichte nach einem glatt verlaufenen Fluge um 5 Uhr 10 Minuten nachmittags Springfield und um 5 Uhr 55 Minuten Peoria.

Ich verließ den Flugplatz Peoria um 6 Uhr 10 Minuten nachmittags. Über dem Boden lag leichter Nebel, aber der Himmel war fast ganz klar und nur mit verstreuten Kumuluswolken bezogen. Etwa 40 Kilometer nordöstlich von Peoria wurde es dunkel; ich flog nun nach dem Kompaß und überprüfte meinen Kurs nach den Lichtern der Städte unter mir, bis wenige Kilometer nordöstlich von Marseilles und dem Illinois-Fluß ein niedriger Bodennebel aufkam.

Der Nebel erstreckte sich vom Erdboden bis in eine Höhe von etwa 200 Meter, und da ich nicht unter der Nebelschicht wegfliegen konnte, flog ich zurück und versuchte, beim Schein einer Leuchtkugel zu landen. Doch die Leuchtkugel brannte nicht an, und ich nahm daher wieder den Kurs auf Maywood, den Luftposthafen von Chicago, in der Hoffnung, über dem Flugplatz ein Loch im Nebel zu finden. Bei näherer Prüfung stellte sich heraus, daß die Ursache für das Versagen der Leuchtkugel die Kürze der Abzugsschnur war, und daß die Leuchtkugel doch noch zu benutzen war, wenn man die Schnur ganz herauszog.

Ich flog nun nach dem Kompaß bis 7 Uhr 15 Minuten abends weiter, als ich einen matten Schein über der Nebeldecke erblickte, der auf eine Stadt unter mir schließen ließ. Es waren mehrere dieser Lichtflecke auf dem Nebel sichtbar — allerdings nur, wenn ich nicht vorher ins helle Mondlicht sah —, das konnten nur die an den Flugplatz Maywood grenzenden Städte sein. Es gelang mir jedoch in keinem Augenblick, die genaue Lage des Flugplatzes festzustellen, obgleich ich später erfuhr, daß die Scheinwerfer nach oben gerichtet und zwei Fässer Benzin angezündet worden waren, um meine Aufmerksamkeit zu erregen. Mehrmals ging ich bis auf die Nebelschicht nieder, die nach meinem Höhenmesser 200 bis 300 Meter hoch war. Der Himmel über mir war bis auf einige zerstreute Wölkchen klar, Mond und Sterne schienen hell. Nach fünfunddreißig Minuten vergeblichen Kreisens über dem Platz flog ich in westlicher Richtung weiter, um vom Michigan-See wegzukommen und in der Hoffnung, ein Licht längs der Transkontinentalbahnlinie ausfindig zu machen.

Als sich nach fünfzehn Minuten Flug nach Westen noch immer kein Loch im Nebel zeigte, nahm ich den Kurs nach Südwesten, in der Hoffnung, den Rand der Nebelschicht im Süden des Illinois-Flusses zu erreichen. Mein Motor setzte um 8 Uhr 20 Minuten aus, und ich schaltete den Reservetank ein. In diesem Augenblick war ich nur 500 Meter hoch, und als der Motor nicht so schnell ansprang, wie ich erwartet hatte, schob ich die Taschenlampe in meinen Gürtel und wollte gerade die Fallschirmleuchtkugel entzünden und nachspringen, als der Motor endlich wieder einsetzte. Eine zweite Prüfung zeigte, daß der Haupttank leer war und folglich nur noch eine Flugzeit von höchstens zwanzig Minuten übrigblieb.

In der Nebeldecke waren keine Löcher; daher beschloß ich, das Flugzeug aufzugeben, sobald der Reservetank leer war. Ich versuchte, den Packraum zu öffnen, in der Absicht, die Postsäcke hinauszuwerfen und dann zu springen, aber ich konnte den vorderen Verschluß nicht aufbekommen. Ich war

mir bewußt, daß die Feuersgefahr wegen der leeren Tanks nicht groß war, und begann, in die Höhe zu steigen, als ich einige Sekunden lang ein Licht am Boden erblickte. Das war das erste Licht, das ich seit fast zwei Stunden sah, und da ich noch für etwa fünfzehn Minuten Betriebsstoff hatte, ging ich auf 400 Meter herunter und zog die Schnur der Leuchtkugel ab, als ich nach meiner Schätzung über dem Licht war, das ich gesehen hatte. Diesmal entzündete sie sich, aber nur, um die Decke einer festen Nebelmauer zu beleuchten, in der sie bald verschwand, ohne die geringste Spur vom Boden zu erhellen.

Für sieben Minuten hatte ich noch Brennstoff. Da ich den Lichtschein einer Stadt durch den Nebel schimmern sah, drehte ich nach dem freien Feld und richtete das Flugzeug auf. In 1800 Meter Höhe setzte der Motor aus. Ich trat auf die Brüstung heraus nach der rechten Seite des Sitzes und zog die Reißleine nach einem Sturz von etwa 30 Meter. Der Fallschirm, ein „Irving"-Sitztyp, arbeitete vorzüglich; ich fiel mit dem Kopf nach unten, bis die Gurte mich in eine aufrechte Lage rissen und der Schirm sich entfaltete. Diesmal brachte ich die Reißleine mit. Ich zog die Taschenlampe aus dem Gürtel und ließ sie durch die Nebelschicht blitzen, als ich hörte, wie plötzlich der Flugzeugmotor wieder einsetzte. Vor dem Absprung war er nicht mehr gelaufen, und ich hatte daher unterlassen, die Zündung abzustellen. Nun war anscheinend beim senkrechten Sturz des Flugzeugs noch etwas Benzin in den Vergaser gelaufen. Bald kam auch das Flugzeug in Sicht, etwa 400 Meter vor mir, es fiel in der Richtung auf meinen Fallschirm zu. Ich steckte die Lampe in eine Tasche meiner Flugausrüstung, damit ich den Fallschirm, wenn nötig, ablenken konnte. Das Flugzeug beschrieb eine Linksspirale von etwa 1500 Meter Durchmesser und ging etwa 300 Meter vor mir herunter. Ich war mir nicht darüber klar, ob das Flugzeug oder ich schneller stürzte, und lenkte daher meinen Schirm so schnell von der Spiralbahn des Flugzeugs weg, wie ich konnte. Es war bald außer Sicht, erschien aber nach einigen Sekunden wieder, da es die gleiche Fallgeschwindigkeit hatte wie der Fallschirm. Ich zählte fünf Spiralen, jede ein wenig weiter von mir entfernt, bis es die Nebelwand erreichte.

Als ich im Nebel verschwand, wußte ich, daß der Boden etwa 300 Meter tief war. Ich griff nach der Taschenlampe, aber sie war nicht da. Ich konnte weder die Erde noch den Himmel sehen und hatte keine Ahnung, wie das Land unter mir beschaffen war. Ich kreuzte die Beine, um nicht an einem Ast oder einem Draht hängenzubleiben, schützte mein Gesicht mit den Händen und wartete. Plötzlich sah ich die Umrisse des Bodens, und einen Augenblick später landete ich auf einem Kornfeld. Das Korn ging mir bis über den Kopf, und der Schirm lag oben auf den Ähren. Ich packte ihn schleunigst zusammen und lief eine Furche entlang. Auf dem Boden konnte man etwa 100 Meter weit sehen. In wenigen Minuten kam ich an ein Stoppelfeld mit einigen Wagenspuren, denen ich zu einem Gutshof ,der etwa 400 Meter entfernt war, folgte. Als ich den Hof erreichte, sah ich Autoscheinwerfer über die Straße huschen. In der Meinung, daß jemand die Trümmer des Flugzeugs entdeckt haben könnte, ging ich zu dem Auto hinüber. Die Insassen fragten, ob ich ein Flugzeug hätte abstürzen hören, und ich brauchte einige Zeit, um ihnen auseinanderzusetzen, daß ich das Flugzeug geführt hätte und jetzt selbst auf der Suche danach sei. Ich mußte ihnen erst den Fallschirm zeigen, bis sie mir endlich glaubten. Der Bauer war, wie fast alle seine Nachbarn im Umkreise von 5 Kilometer, der bestimmten Ansicht, daß das Flugzeug beinahe auf sein Haus gestürzt sei und ganz in der Nähe liegen müßte. Er könnte bis auf ein paar Meter genau die Stelle angeben, wo er es auf den Boden hätte aufschlagen hören. Wir mußten erst eine Viertelstunde mit nutzlosem Suchen nach den Trümmern zubringen, ehe er mich endlich nach seinem Haus gehen hieß, wo ich eine Suchmannschaft zusammenbrachte und nach St. Louis und Chicago telephonierte.

Ich hatte gerade die Ferngespräche angemeldet, als das Telephon klingelte und die Meldung kam, daß das Flugzeug in einem etwa 4 Kilometer entfernten Kornfeld gefunden worden sei. Wir brauchten mehr als ein paar Minuten, bis wir die Ungückstelle erreichten, denn wir mußten durch den dichten Nebel ziemlich langsam fahren. Inzwischen hatte sich bereits eine kleine Schar Neugieriger angesammelt. Das Flugzeug war zu einer formlosen Masse zusammengeballt. Es hatte beinahe ein Bauernhaus gestreift, und die linke Tragfläche steckte in einem Kornhaufen, 300 Meter weg. Es war mit der linken Tragfläche und dem linken Rad aufgeschlagen und etwa 80 Meter weit auf dem Boden geschleift, mitten durch einen Zaun, bis es am Rande eines Kornfeldes liegenblieb, etwa 100 Meter vor einer Scheune. Der Laderaum war aufgesprungen, und ein Postsack lag auf der Erde. Die Post selbst war jedoch unbeschädigt.

Der Polizeivorsteher von Ottawa erschien bald auf der Bildfläche, und wir schafften dann die Post nach dem Postamt in Ottawa, wo sie 3 Uhr 30 Minuten morgens mit der Bahn nach Chicago weiterging."

Als ein paar Tage später die Trümmer des Flugzeugs genau untersucht wurden, stellte sich heraus, daß ein Mechaniker bei der Reparatur den 500 Liter fassenden Benzintank herausgenommen und durch einen nur 380 Liter fassenden Tank ersetzt hatte, ohne irgend jemand davon in Kenntnis zu setzen. Infolgedessen ging mir der Betriebsstoff bereits aus, während ich über der Nebelbank war, anstatt daß ich noch den Flugplatz in Peoria hätte erreichen können, der außerhalb der Nebelzone lag.

Bunte Chronik



* **Der neue Ford verläßt das laufende Band.** Soeben ist das von ganz Amerika mit großer Spannung erwartete neue Ford-Modell im Beisein des alten Ford, seines Sohnes Edsel Ford, vom Stapel gelaufen. Im Triumphe wurde es durch die Straßen der Stadt Detroit gefahren und fand Aufstellung in dem Ford-Museum neben dem 15-millionsten Wagen des alten Modells, der „Lizzy", die so getreu ihre Dienste getan hat und die jetzt doch zu einem Museumsstück wurde. Wird auch das neue Ford-Modell die Hoffnungen erfüllen, wird es auch die gigantische Produktionszahl von 15 Millionen erreichen? Der alte 65jährige Ford scheint davon überzeugt zu sein; denn über das ganze Gesicht lachend steht er breitbeinig da und streichelt seine neues Werk. Der Alte, dem man in letzter Zeit so oft schon Abstieg und Untergang nachgesagt hat, ist nicht unterzukriegen. Mit erstaunenswerter Energie hat er sich, als er merkte, daß er mit dem alten Modell nicht mehr konkurrieren könne, umgestellt. Ungeheure Summen verschlang der Reorganisationsprozeß der Ford-Werke. Man spricht von 100 Millionen Dollar. Ein Jahr lang standen die riesigen Fordschen Betriebe, die über 100 000 Arbeiter beschäftigen, unter dem Zeichen dieser radikalen Umstellung. Ein Jahr lang arbeiteten die Konstrukteure und Ingenieure an den Plänen des Fabrikationsprozesses und des neuen Modells, um den ersten Wagen, der das rollende Band verläßt, ebenso rationell bis ins Kleinste herzustellen, wie das alte feuererprobte Auto. Seit einem Jahr wird die gesamte Presse der Welt sturmreif gemacht, geheimnisvolle Andeutungen über die Beschaffenheit des neuen Fordwagens wurden von Zeit zu Zeit geschickt lanciert und jetzt ist er also selbst da, das neue Wunder der Technik. Am 26. Mai hat die letzte „Lizzy" das rollende Band verlassen. Nachdem 15 Millionen von ihr im Werte von 10 Milliarden Dollar verkauft wurden. Das neue Modell erhält den Namen „Edison Six" zu Ehren des greisen Erfinders und Freundes Henry Fords. Alle die bisher am Fordwagen so auffälligen Eigenheiten sind verschwunden. Es ist ganz dem modernen Erfordernis angepaßt, ist länger als der alte Ford, hat ein niedriges Chassis, Vierradbremse, entwickelt eine Geschwindigkeit zu 100 Stunden-Kilometer und hat andere Bequemlichkeiten, die das alte Modell vermissen läßt. Es ist ein Vier-Zylinder, der aber mit einem Motor von 8 Steuer-PS ausgerüstet ist. Sein Preis wird sich etwas unter dem Chevrolet, der die größte Konkurrenz für die Fordschen Erzeugnisse bildet, halten. Ein gigantischer Konkurrenzkampf wird sich entspinnen zwischen General Motors und Ford, wenn er die Massenfabrikation des neuen Modells beginnt. Wird man sich einigen oder wird man kämpfen? Niemand weiß es zu sagen. Aber der alte 65jährige Ford, elastisch und frisch wie ein Jüngling, lacht und streichelt sein neues Modell.

Lustige Rundschau



* **Erblich belastet.** Der Lehrer hatte in Annis Heft geschrieben: „Anni ist eine Schwätzerin." „Das läßt du deinen Vater unterschreiben!" hatte der Lehrer Anni angedonnert. — Am nächsten Tage läßt er sich das Heft der Schülerin vorlegen. Und was hatte Annis Vater hineingeschrieben? „Da müßten Sie erst mal ihre Mutter hören."

*

* **1950.** Die Gnädigste: „Ich habe solchen Appetit auf frische Bananen . . . Johann, fliegen Sie doch einmal nach dem Süden und holen Sie mir ein Pfund Bananen!"

Verantwortlicher Redakteur: M. Hepke; gedruckt und herausgegeben von A. Dittmann T. z o. p., beide in Bromberg.